VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Spraw Wewnętrznych**
(nr 69)
z dnia 23 stycznia 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Spraw Wewnętrznych (nr 69)

23 stycznia 2013 r.

Komisja Spraw Wewnętrznych, obradująca pod przewodnictwem poseł **Beaty Bublewicz (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– analiza efektywności działań Policji dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym w 2012 roku oraz prezentacja strategii na 2013 rok, ze szczególnym uwzględnieniem współpracy z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad;

– rozpatrzenie informacji Ministra Spraw Wewnętrznych, Ministra Administracji i Cyfryzacji oraz Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o współdziałaniu administracji rządowej (wojewodowie, Policja, Państwowa Straż Pożarna, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad) w zakresie aktualnego stanu i oceny funkcjonowania planów ratunkowych na odcinkach płatnych autostrad zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz koncesjonariuszy.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Michał Deskur i Stanisław Rakoczy** podsekretarze stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych wraz ze współpracownikami, **Edyta Szafran** zastępca dyrektora Departamentu Zarządzania Kryzysowego i Systemu Powiadamiania Ratunkowego Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji wraz ze współpracownikami, **gen. brygadier Wiesław Leśniakiewicz** komendant główny Państwowej Straży Pożarnej wraz ze współpracownikami, **Tomasz Połeć** główny inspektor transportu drogowego wraz ze współpracownikami, **Andrzej Maciejewski** zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Marek Bieńkowski** p.o. dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Publicznego Najwyższej Izby Kontroli, **insp. Marek Fidos** dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji wraz ze współpracownikami, **Maciej Mosiej** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Drogowego, **Bartłomiej Morzycki** prezes Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego oraz **Włodzimierz Matczak** dyrektor do spraw eksploatacji i utrzymania autostrady Autostrada Eksploatacja S.A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jacek Karolak i Anna Pilarska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dzień dobry. Witam państwa serdecznie na posiedzeniu Komisji Spraw Wewnętrznych. Stwierdzam kworum oraz przyjęcie protokołów z poprzednich posiedzeń Komisji.

Przedstawię teraz państwu porządek dzienny. Mamy dzisiaj do omówienia dwa niezwykle ważne tematy. Pierwszy to analiza efektywności działań Policji dotyczących bezpieczeństwa w ruchu drogowym w roku 2012 oraz prezentacja strategii na rok 2013, ze szczególnym uwzględnieniem współpracy z Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad. Analizę tę przedstawi pan minister spraw wewnętrznych Michał Deskur, podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych. Drugi temat to informacja Ministra Spraw Wewnętrznych, Ministra Administracji i Cyfryzacji oraz Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki

Morskiej o współdziałaniu administracji rządowej (wojewodowie, Policja, straże pożarne, Generalna Dyrekcja) w zakresie aktualnego stanu i oceny funkcjonowania planów ratunkowych na odcinkach płatnych autostrad zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz koncesjonariuszy. Stwierdzam przyjęcie porządku dziennego bez zmian. Stwierdzam, że nie ma żadnych pytań ani sugestii.

W takim razie bardzo proszę pana ministra, pana podsekretarza stanu Michała Deskura z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych o przedstawienie analizy.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych Michał Deskur:

Dziękuję bardzo. Wysoka Komisjo, rok 2012 był rokiem szczególnym, był rokiem rekordowym, jeżeli chodzi o poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego. Od wielu lat poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym, a także sprawność Policji i innych instytucji oraz służb, które codziennie przyczyniają się do wzrostu owego poziomu, jest oceniany na podstawie danych statystycznych, na podstawie liczby ofiar śmiertelnych, na podstawie liczby rannych i wypadków. Tak jak powiedziałem, rok ten jest rokiem rekordowym. W historii niepodległej Polski nigdy liczby te nie były na tak niskim poziomie.

W roku 2012 w Polsce doszło do około 37 tys. wypadków, w których zginęło ponad 3500 osób, a prawie 46 tys. osób zostało rannych. W porównaniu do roku poprzedniego zanotowaliśmy spadek o prawie 8% liczby wypadków, o prawie 15% liczby zabitych, czyli o ponad sześćset osób mniej zabitych w stosunku do poprzedniego roku, oraz spadek o 8% liczby rannych.

Chciałbym potwierdzić, że dane te są wstępne. Dane ostateczne będą dostępne dopiero w lutym, natomiast tendencje są ewidentnie pozytywne. Tak jak powiedziałem, rok jest rekordowy. Dane, o których mówiłem przed chwilą należy analizować w szerszym kontekście. W roku 1991 odnotowano ponad 7900 ofiar śmiertelnych. Oczywiście cały czas mówimy o wypadkach drogowych na polskich drogach. W roku 2012 liczba ta to 3500. Równocześnie obserwujemy ciągły wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów, od 10.000 tys. w roku 1991 do ponad 24.000 tys. zarejestrowanych pojazdów w roku 2012. Trzeba też pamiętać, że dane te nie obejmują tranzytu, to znaczy wszystkich samochodów, które przejeżdżają przez terytorium RP, a które też tworzą zagrożenie i też mogą brać udział w wypadkach. Podkreślam, że to rzeczywiście wyjątkowy rok.

Kolejne dane, które są bardzo często analizowane, to liczba wypadków drogowych spowodowanych przez nietrzeźwych kierujących. Tutaj też odnotowaliśmy spadek, czyli tendencję pozytywną. W 2008 r. na polskich drogach były 444 wypadki drogowe spowodowane przez nietrzeźwych, w 2012 r. – 294, czyli jest spadek o prawie jedną trzecią. Jeżeli chodzi o wypadki drogowe z udziałem nietrzeźwych, należy wskazać, że w Unii Europejskiej około 25%, czyli jedna czwarta wypadków ma związek z alkoholem, natomiast w Polsce tylko ponad 12% ogółu wypadków są to wypadki związane z udziałem nietrzeźwych. Tutaj statystyka jest ewidentnie korzystna dla Polski.

W 2012 r. działalność Policji ruchu drogowego przede wszystkim koncentrowała się w miejscach dużego zagrożenia dla pieszych, dlatego z dużym zadowoleniem należy przyjąć spadek liczby wypadków, zabitych i rannych z udziałem pieszych. W roku 2012 wydarzyło się ponad 10 tys. wypadków drogowych z udziałem pieszych, czyli mniej o prawie 1 tys. wypadków. Jeżeli chodzi o liczbę ofiar śmiertelnych dotyczących pieszych, na polskich drogach zginęło ich 1149, czyli mniej o ponad 18% w stosunku do roku poprzedniego. W roku 2012 zostało rannych prawie 10 tys. pieszych, czyli mniej o ponad 6% w stosunku do roku poprzedniego. Niezależnie od pozytywnego trendu priorytetem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Policji jest chronienie tzw. niechronionych uczestników ruchu drogowego, a w szczególności pieszych.

Wprawdzie rok ten był szczególnie dobrym rokiem, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego, ale poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego jest cały czas nieakceptowany. Codziennie na polskich drogach ginie około dziesięć osób, a czterysta czterdzieści osób zostaje rannych. Łącznie w okresie ostatnich jedenastu lat na polskich drogach zginęło ponad 55 tys. osób, a ponad 600 tys. zostało rannych. Na sto wypadków drogowych w Polsce przypada dziesięć ofiar śmiertelnych, czyli ryzyko utraty życia w wypadku jest w naszym kraju dwukrotnie wyższe niż średnia europejska.

Jeżeli chodzi o klasyfikację tzw. ciężkości wypadków, Polska jest niechlubnym liderem. Zaraz podam te dane. Jeżeli chodzi o dane dotyczące roku 2011, dane dotyczące liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 1000 tys. mieszkańców, Polska jest na ostatnim miejscu. W Polsce w przeliczeniu na 1000 tys. mieszkańców ginie dwa razy więcej osób niż średnia europejska. Średnia europejska to sześćdziesiąt osób. W Niemczech czterdzieści osiem, w Hiszpanii pięćdziesiąt, we Francji sześćdziesiąt jeden. Jeżeli chodzi o statystyki dotyczące tzw. ciężkości wypadków, czyli liczby osób zabitych na sto wypadków, średnia europejska to 4,8, a średnia polska to 10, czyli cały czas dwa razy więcej niż w krajach Unii. Jeżeli chodzi o dane dotyczące Niemiec, jest to na poziomie 2, w Szwecji na poziomie 3, we Włoszech na poziomie 3, w Hiszpanii na poziomie troszeczkę ponad 5, we Francji – 7.

Jeżeli chodzi o dane dotyczące roku 2012, widzimy, że co trzecia ofiara wypadków drogowych to pieszy. Jeżeli chodzi o dane europejskie, co piąta ofiara wypadków drogowych to pieszy. Dane te rzeczywiście pokazują, że w szczególny sposób należy zwrócić uwagę na pieszego, w szczególny sposób trzeba chronić pieszego. Trzeba pamiętać, że co piąty zabity pieszy w Unii Europejskiej to osoba, która zginęła na polskich drogach. Dane dotyczące roku 2011 wskazują, że piesi są sprawcami wypadków drogowych tylko w 12%, a kierujący pojazdami w 88%.

Kontynuując dane dotyczące roku 2011, tym razem dotyczące przyczyn wypadków drogowych spowodowanych przez kierowców, główną przyczyną ofiar śmiertelnych jest nadmierna prędkość. W 43% niedostosowanie prędkości do warunków ruchu jest przyczyną wypadków drogowych, dlatego też w szczególny sposób chcielibyśmy motywować kierowców, żeby zwłaszcza w obszarze zabudowanym dostosowywali się do przepisów, do limitów prędkości tak, żeby jak najmniej wypadków miało miejsce zwłaszcza w obszarze zabudowanym, gdzie znajduje się najwięcej pieszych.

Na pewno wielokrotnie analizowali państwo zależność wzrostu prędkości i liczby wypadków śmiertelnych. Chciałbym przypomnieć, że jeżeli chodzi o potrącenia pieszego i rowerzysty przez samochód jadący z prędkością powyżej pięćdziesięciu kilometrów na godzinę, dane statystyczne mówią, że jest prawdopodobieństwo 90%, iż wypadek skończy się ofiarą śmiertelną.

Jeżeli chodzi o analizowanie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jest to oczywiście temat złożony, temat wielowymiarowy, wielokrotnie podczas posiedzenia Komisji przedstawialiśmy analizę w czterech obszarach, czyli w obszarach inżynierii, nadzoru i kontroli, ratownictwa, edukacji i komunikacji. Jest to tzw. zasada 4E. Jeżeli państwo pozwolą, w dwóch zdaniach powiem, co zostało zrobione w czterech podstawowych obszarach, czyli inżynierii, nadzorze, ratownictwie i edukacji.

Jeżeli chodzi o pierwszy obszar, czyli inżynierię, rzeczą bezsporną jest fakt, że budowa autostrad, budowa dróg ekspresowych w jednoznaczny sposób zwiększa bezpieczeństwo ruchu drogowego. Jeżeli chodzi o drogi krajowe, w latach 2007–2012 powstało 2200 kilometrów nowych dróg, wyremontowano 5100 kilometrów. Jeszcze raz chciałbym potwierdzić, że w tym okresie powstało 2200 kilometrów nowych dróg na łączną zainwestowaną kwotę 110 mld zł.

Jeżeli chodzi o drugi obszar, czyli nadzór, tutaj wiodącą rolę oczywiście ma Policja. Nad bezpieczeństwem użytkowników dróg w roku 2012 czuwało ponad 7 tys. policjantów ruchu drogowego, którzy w tym okresie przeprowadzili prawie 5500 tys. kontroli. Policjanci ruchu drogowego w tym okresie legitymowali ponad 6100 tys. uczestników ruchu drogowego, w tym 5600 tys. kierujących i ponad 500 tys. pieszych. Na sprawców wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu i porządkowi w komunikacji policjanci ruchu drogowego w roku 2012 nałożyli ponad 2800 tys. mandatów karnych, w tym na kierujących ponad 2600 tys. mandatów karnych, a na pieszych ponad 240 tys. Kwestią bezsporną jest, że wzrost liczby policjantów ruchu drogowego ma bezpośrednie przełożenie na wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego. Tendencja spadkowa liczby ofiar śmiertelnych, liczby wypadków i liczby rannych jest w pełnej korelacji ze wzrostem liczby policjantów ruchu drogowego. W roku 2007 liczba ta to 4500 policjantów na polskich drogach, natomiast w roku 2012 było ich prawie 5800. Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest priorytetem dla Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i dla Policji, dlatego chcielibyśmy, żeby stan eta-

towy ruchu drogowego zwiększył się z 8%, czyli z około 8 tys. policjantów, docelowo do 10%, czyli do około 10 tys. osób. Tak jak podałem, w roku 2012 nałożone zostały mandaty karne przez policjantów na kwotę 2800 tys. zł w stosunku do 2000 tys. zł w 2007 r. W roku 2012 do najczęściej ujawnianych przez funkcjonariuszy wykroczeń należało przekraczanie dozwalanej prędkości. Było to ponad 1500 tys. mandatów i ponad 200 tys. mandatów dla pieszych za przechodzenie przez jezdnię w miejscu niedozwolonym.

Jeżeli chodzi o trzeci obszar, czyli ratownictwo, pojęciem zasługującym na szczególną uwagę jest pojęcie złotej godziny. Stąd priorytetem dla służb, które odpowiadają za ratownictwo, jest szybkość reakcji na zgłoszenie. W roku 2011 na polskich drogach zginęło prawie 4500 osób, w tym 70% zginęło na miejscu, natomiast około 30% w ciągu trzydziestu dni od wypadku. Badania wskazują, że prawdopodobieństwo przeżycia wzrasta, jeżeli ranny zostanie przetransportowany do szpitala w okresie krótszym niż jedna godzina, stąd priorytet działań, jakim jest szybkość reakcji na zgłoszenie i szybkość interwencji.

Jeżeli chodzi o ostatni obszar bezpieczeństwa ruchu drogowego, czyli edukację, w roku 2012 – oczywiście będzie to kontynuowane w latach następnych – Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zarządzało, organizowało liczne kampanie na rzecz niechronionych uczestników ruchu drogowego, kampanie przeciw nadmiernej prędkości. Była też organizowana edukacji uczniów.

Szerzej na temat działania Policji i straży pożarnej powiedzą przedstawiciele odpowiednich służb. Jesteśmy do państwa dyspozycji celem odpowiedzi na państwa pytania. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, panie ministrze, za przedstawienie analizy. Koncentrując się na temacie naszego dzisiejszego spotkania, naszego dzisiejszego posiedzenia, na analizie efektywności, chciałabym teraz prosić naszych gości, którzy przybyli na posiedzenie Komisji, o przedstawienie efektów państwa działań, żebyśmy mogli skoncentrować się na analizie tego, czy te działania, które były podjęte w roku 2012, rzeczywiście były efektywne, czy są obszary, w których możemy zastosować lepsze rozwiązania, być może wzorując się na doświadczeniach innych krajów. Być może mamy własne wnioski, które już wyciągnęliśmy po roku. Bardzo proszę. Czy pan dyrektor Biura Ruchu Drogowego chciałby coś dodać? Czy może pan komendant główny Państwowej Straży Pożarnej, pan generał Wiesław Leśniakiewicz? Czy może pan generał Tomasz Połeć z Inspekcji Transportu Drogowego? Bardzo proszę.

Dyrektor Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji insp. Marek Fidos:

Szanowni państwo, inspektor Marek Fidos, pan minister wiele już tutaj powiedział o działalności Policji w zakresie nadzoru i kontroli. Może dodam tylko, że jeżeli chodzi o nietrzeźwych uczestników ruchu drogowego, to proszę zwrócić uwagę również na to, że wśród sprawców wypadków drogowych, którzy byli pod wpływem alkoholu, procent ten jest jeszcze mniejszy, gdyż jest on w granicach 8%. Dziesięć lat temu mieliśmy ponad 22% pijanych sprawców wypadków drogowych. Dane te były podawane. Oczywiście przekłada się to również na znacznie mniejszą liczbę zabitych w wypadkach drogowych.

Chciałbym podkreślić, że prowadzimy bardzo intensywne działania kontrolne i profilaktyczne w tym zakresie. W roku ubiegłym zwiększyliśmy o około 30% liczbę kontroli drogowych tylko pod kątem sprawdzenia stanu trzeźwości kierujących, z niewielu ponad 5000 tys. do ponad 7000 tys. w roku 2012. Na pewno ma to istotny wpływ na to, że osób, które decydują się usiąść za kierownicą po spożyciu alkoholu, ewentualnie innych środków, jest znacznie mniej.

Jeżeli chodzi o obszar działalności edukacyjnej, to pragnę państwu przypomnieć, że to policjanci ruchu drogowego tak naprawdę przygotowują najmłodszych uczestników ruchu drogowego do swojego pierwszego prawa jazdy, czyli do karty rowerowej. To policjanci ruchu drogowego spotykają się w szkołach, prowadząc różnego rodzaju pogadanki z dziećmi, jak bezpiecznie zachowywać się na drodze w szerokim zakresie tego słowa. Na pewno ma to bardzo wymierny efekt. Kiedy spojrzymy na historię wypadków z udziałem dzieci, to przypomnę, że w roku 2000 mieliśmy ponad 300 dzieci do lat czternastu,

które zginęły w wypadkach drogowych. Rok ubiegły to około 100 dzieci, w tym niewiele ponad 40 jako piesi uczestnicy ruchu drogowego. Więcej dzieci ginie w wypadkach jako pasażerowie samochodów osobowych. Patrząc na okres dziesięciolecia, olbrzymia praca policjantów ruchu drogowego przynosi bardzo dobre efekty, jeżeli chodzi o edukację najmłodszych uczestników ruchu drogowego. Mamy również akcje i kampanie nie tylko ogólnokrajowe. Chciałbym podkreślić, że w każdym garnizonie Policji, w każdym województwie są prowadzone kampanie regionalne, kampanie lokalne, gdzie Policja prowadzi je albo sama, ale w większości z podmiotami, które działają na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, takimi jak czy to fundacje, czy to ośrodki ruchu drogowego, czy to inne stowarzyszenia. Kampanii tych naprawdę są setki, Dzisiaj nie sposób powiedzieć, ile w ciągu roku poświęcamy godzin pracy na rzecz bezpieczeństwa.

Pan minister zwrócił również uwagę na nieco większą liczbę policjantów ruchu drogowego na drogach. Od dłuższego czasu robimy wszystko, żeby policjantów bezpośrednio pracujących na drodze, a więc związanych z egzekucją naruszeń w ruchu drogowym, było jak najwięcej. To znaczy czynności, które kiedyś prowadzili policjanci ruchu drogowego, przekazywane są policjantom prewencji lub komórkom dochodzeniowym. W tej chwili, w ubiegłym roku blisko 200 policjantów poszło pracować bezpośrednio na drogi. Oddaliśmy czynności innym policjantom tak, żeby kontroli było jeszcze więcej. W tym roku doprowadzimy do tego, że policjanci ruchu drogowego nie będą już prowadzić postępowań wyjaśniających o wykroczenia czy postępowań przygotowawczych, jeżeli chodzi o wypadki drogowe. Będą pracować bezpośrednio na drogach.

To tyle. Jeżeli będą pytania, oczywiście będę uzupełniał, ponieważ materiałów jest jeszcze więcej. Moglibyśmy pokazywać bardziej efektywną pracę Policji, szczególnie ruchu drogowego na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie inspektorze. Dobrze, że w swojej wypowiedzi zwrócił pan uwagę na kwestię edukacji komunikacyjnej, zwłaszcza jeżeli chodzi o dzieci. Zgodnie z tym, czego dowodzą badania, a także twierdzą eksperci, wczoraj między innymi gościliśmy w Sejmie eksperta Instytutu Międzynarodowego Systemu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i członka komisji Zgromadzenia Ogólnego ONZ, która ogłosiła dekadę działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, pana dyrektora Raymonda Joba, który stwierdził, że edukacja komunikacyjna tak naprawdę jest efektywna tylko właśnie w odniesieniu do dzieci. Im jest to starszy obywatel, tym trudniej wyedukować go w aspektach bezpieczeństwa i szeroko pojętej edukacji komunikacyjnej. A więc bardzo dobrze, że Policja rzeczywiście zwraca na to dużą uwagę, przykłada dużo starań. Spadek liczby zabitych rzeczywiście jest znaczący i możemy mówić o efektywności. Mam nadzieję, że będziemy mogli też podyskutować, a na podstawie wypowiedzi naszych pozostałych gości będziemy mogli stwierdzić, czy efektywność jest też w innych obszarach. Proszę głównego inspektora Inspekcji Transportu Drogowego, pana generała Tomasza Połcia o przedstawienie prezentacji dotyczącej roku 2012 oraz efektów działań.

Główny inspektor transportu drogowego Tomasz Połeć:

Dziękuję bardzo. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, pozwoliliśmy sobie w formie pisemnej złożyć do prezydium Komisji Infrastruktury informację dotyczącą kontroli masy i nacisków osi wykonywanych przez Inspekcję Transportu Drogowego w roku 2012. Jest to więc dostępne w formie papierowej. W ostatnim czasie, chcąc nie chcąc, Inspekcja stała się bohaterem mediów, a akurat stało się to z jednej strony w okresie, kiedy mamy za sobą pierwsze dziesięć lat swojej aktywności, a z drugiej medialna wrzawa wokół Inspekcji Transportu Drogowego przysłoniła gdzieś zupełnie fakt, że Inspekcja Transportu Drogowego, jak zresztą sama nazwa wskazuje, zajmuje się przede wszystkim transportem drogowym i nie jest sprowadzona do działalności fotoradarowej. Jest to na pewno ważna, ale tylko część naszych aktywności, którą przypomnijmy sobie wyraźnie, przejęliśmy na prośbę Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Policji po to, żeby odciążyć policjantów od czynności o charakterze biurowo-administracyjnym, związanym z obróbką materiału z urządzeń fotoradarowych. Ponieważ gros naszej aktywności inspekcyjnej koncentruje się właśnie wokół transportu ciężkiego,

stąd pozwoliliśmy sobie przygotować krótką prezentację. Przeskoczę po niej. Będzie ona dostępna w kilkunastu egzemplarzach. Pozwolimy sobie przekazać ją do prezydium Komisji. Gdyby ktoś był zainteresowany tym, żeby otrzymać ją w formie elektronicznej albo w formie wypalonej płyty CD, też nie ma z tym żadnego problemu.

Na diagramach pokazujemy od roku 2001 jak zmieniały się zadania i struktura Inspekcji Transportu Drogowego. Proszę zwrócić uwagę na plastry miodu. Jest to czas, kiedy Inspekcja powstała w roku 2002. Stąd dziesięć lat. Rozpoczęliśmy samodzielne czynności kontrolne – 80 inspektorów. W plastrach miodu widzimy zadania, które wtedy towarzyszyły Inspekcji. Później był rok 2004. Inspektorów było już 300. Pojawiły się nowe aktywności w zakresie kontroli ciśnieniowych urządzeń transportowych, pojawiły się kwestie egzaminów na doradców do spraw przewozu towarów niebezpiecznych. Wreszcie cały czas podkreślana sprawa, która jest niezmiernie ważna – sami nie dalibyśmy sobie z tym rady bez współpracy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad – kwestia ważenia pojazdów. Wreszcie rok 2010. To już 500 inspektorów transportu drogowego. Wdrażanie nowych przepisów unijnych, jak również przejęcie zadań likwidowanego Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego, a więc swoistego zadania regulatora rynku w kontekście nadzoru nad wydawaniem uprawnień w międzynarodowym transporcie drogowym. W roku 2012 w związku z tym, że pojawiły się nowe zadania nałożone właśnie przywołaną wcześniej przeze mnie ustawą z 2010 roku, która mówiła o budowie Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, mamy już 728 inspektorów. Przy czym pojawiły się dwie wielkie nowe aktywności, czyli kwestia aktywności Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, a więc przywołanych też niewdzięcznych fotoradarów, jak również kwestia uszczelnienia istniejącej kontroli w zakresie elektronicznego systemu poboru opłat.

To, co jest istotne, a wydaje się, że tego typu informacje za rzadko docierają do członków Wysokiej Komisji i do opinii publicznej, to to, że jeżeli popatrzymy na strukturę Inspekcji Transportu Drogowego, zobaczymy, iż działalnością, tą żółtą, w zakresie Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym zajmuje się raptem 86 inspektorów transportu drogowego. Wszystkich tych pracowników łącznie z inspektorami na terenie całego kraju jest bodajże niecałych 200. Stąd pozwolę sobie przypomnieć, że w momencie kiedy Wysoki Sejm w 2010 roku przyjmował ustawę – Prawo o ruchu drogowym, mówiło się o tym, że 75 radarów wymagało angażowania około 500 bądź 600 policjantów. W tym momencie nagle fotoradarów są setki i obsługuje to 200 ludzi w skali całego kraju, przy czym jak zwrócicie państwo uwagę na liczebność całej Inspekcji, działalnością stricte transportową zajmują się wszyscy pozostali. 153 osoby, które zajmują się kontrolą opłat elektronicznych, to też są osoby, które przeprowadzają kontrole transportu ciężkiego, gdyż generalnie do tych pojazdów dedykowany jest ów system. Stąd wszelkie dywagacje, które przechodzą przez media jakoby Inspekcja nagle zaczęła się zajmować zadaniami, do realizacji których nie została powołana, są fantasmagorią i odzwierciedlają albo brak wiedzy osób wypowiadających tego typu poglądy, albo – co gorsza – ich świadomą i złą wolę. Wydaje mi się, że ten diagram jest tego dobitnym dowodem.

Jeżeli spojrzymy w tym zakresie na wyniki kontroli drogowych realizowanych przez Inspekcję i jej aktywności, to proszę zwrócić uwagę, że ta na pewno nieliczna... Kiedy pan minister Deskur mówił o liczebności Policji ruchu drogowego, widać tam rzeczywistą moc sprawczą. Jeżeli chodzi o Inspekcję, mamy do czynienia z formacją, która w tym momencie jest bardzo nieliczna, ale z dumą możemy zauważyć, że przeprowadziliśmy ponad 195 tys. kontroli samochodów ciężarowych. Jeżeli porównamy wyniki realizowanych przez nas kontroli, zarówno jeżeli chodzi o kontrole drogowe, jak i o kontrole w firmach, okazuje się, że – co też możemy podnosić – plany, które zostały na nas nałożone przez kierownictwo resortu obecnie transportu, a wcześniej infrastruktury, akurat zawsze są realizowane z przekroczeniem, że się tak wyrażę, założonych minimów. Choćby w liczbie samych kontroli widzimy, że plan przewidywał na poziomie około 182 tys., a wykonaliśmy ponad 195 tys. Tego typu wzrosty widoczne są zarówno jeżeli chodzi o liczbę skontrolowanych pojazdów, jak i tego typu wzrosty widoczne są również w przypadku kontroli przeprowadzanych przez nas w siedzibach przedsiębiorców transporto-

wych, do czego też jesteśmy zobligowani na podstawie przepisów unijnych, w zakresie tzw. dni i czasu pracy kierowców. W zasadzie we wszystkich diagramach i na wszystkich polach naszej aktywności, począwszy od przewozu osób, przewozu towarów niebezpiecznych, transportu zwierząt, odpadów, kontroli rodzaju paliwa, transportu towarów szybko psujących się i wreszcie kwestii kontroli nacisku na osie i wymiarów pojazdów, wszędzie mamy, można powiedzieć, wzrosty.

Jeżeli chodzi o kontrole drogowe, proszę porównać też lata 2011 i 2012, przewóz rzeczy, a więc ewidentnie działalność stricte transportową. W roku 2011 jest to 144 tys., w 2012 roku 195 tys. Jeżeli chodzi o przewozy osób, a więc bardzo ważny segment naszej aktywności, gdzie jesteśmy zobligowani do tego, żeby dbać o warunki uczciwej konkurencji i przeprowadzać kontrole nie tylko w zakresie stanu technicznego, ale sprawdzać określone dokumenty, które są wymagane przy tego typu przewozach, również mamy wzrost z 25 tys. do 32 tys. Włączamy się również w te aktywności, które realizuje Policję, czyli kontrole pojazdów wyjeżdżających. Oczywiście jest nas mniej, jesteśmy w stanie robić to na mikro skalę, ale wszędzie tam, gdzie jesteśmy na miejscu, jesteśmy gotowi włączać się też w działania typu kontrola autobusów wyjeżdżających na wakacje razem z naszymi dziećmi. Jeżeli chodzi o ADR, przewóz towarów niebezpiecznych, są to wszystko te kontrole, które w oczywisty sposób mogą przekładać się na bezpieczeństwo ruchu drogowego, gdyby chociażby doszło do zdarzenia z udziałem takich pojazdów. Tutaj znowu mamy wzrosty z 16 tys. do 19 tys. Przewóz żywych zwierząt w mikro zakresie, ale zakładam, że rekompensuje nam to skontrolowany słoń. Tu również wzrost z 2100 do 2264 przypadków. To samo jest, jeżeli chodzi o kwestie towarów szybko psujących się.

Proszę zwrócić uwagę – znowu wracam do tej tezy, ponieważ pojawiała się teza typu, że Inspekcja zajęła się tylko i wyłącznie fotoradarami – że absolutnym priorytetem jest kontrola transportu. Inspekcja ma wiodącą rolę, jeżeli chodzi o kontrole realizowane zgodnie z dyrektywą 2006/22, gdzie Unia Europejska określa współczynniki, pewne minima, jeżeli chodzi o realizacje kontroli w zakresie tzw. przepracowanych dni kierowców. Pomimo tego, że jesteśmy, można powiedzieć, najmniej liczną formacją, proszę zwrócić uwagę, że ponad 55% wszystkich kontroli realizowanych zgodnie z wymogami Unii Europejskiej, są to właśnie kontrole prowadzone przez Inspekcję Transportu Drogowego jako formację przeznaczoną do owych kontroli.

Jeżeli chodzi o ważenie, to również są wzrosty – tutaj dziękujemy kolegom z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a zwłaszcza panu dyrektorowi generalnemu Maciejewskiemu za uruchomienie i przyspieszenie programu budowy wag preselekcyjnych – z 18 tys. na 22 tys.

Co ważne, czasem Inspekcja reaguje też na doraźne potrzeby, które się pojawiają, jak chociażby kwestia zeszłego roku. Mniej więcej o tej porze włączyliśmy się w akcję kontrolną w Budzisku. Jest to specyficzne miejsce, gdzie nie ma już granicy. Kiedyś była to zewnętrzna granica Polski, a teraz jest wewnętrzną granicą Unii Europejskiej. Otrzymaliśmy wiele sygnałów, że wjeżdżają tamtędy przewoźnicy zagraniczni, zwłaszcza z krajów byłego Związku Radzieckiego, którzy wjeżdżają bez wymaganych zezwoleń. Z dumą mogę powiedzieć, że sporo sił i środków przerzuciliśmy w tamten rejon. Sama kwota nałożonych kar, które niestety też potwierdziły nieprawidłowości, to ponad 4000 tys. zł, ponad 500 przypadków. Uruchomiliśmy tam również kontrolę w cyklu dobowym.

To, co jest istotne i co z dumą możemy podkreślać, to to, że Inspekcja nie jest formacją, której jedynym celem jest represja i nakładanie kar. Diagram ten pokazuje państwu, jaki jest współczynnik przeprowadzonych, zrealizowanych kontroli w relacji do nałożonych kar pieniężnych, czyli w ilu przypadkach kontrola kończy się karą. Jeżeli popatrzycie państwo na pierwszy słupek, czyli 2003 rok, było to 40% kontroli, a więc można powiedzieć, że na dziesięć skontrolowanych pojazdów prawie w czterech przypadkach kończyło się to karą. To dowodzi też tego, w jaki sposób zmieniła się cała branża transportowa, w jaki sposób doskonale przygotowali się do tego przedsiębiorcy, co warto z dumą podkreślać, ponieważ faktycznie polski transport, zwłaszcza międzynarodowy, jest to marka w całej Europie. Widzimy, że współczynnik nałożonych sankcji zdecydowanie spada. W roku 2011 było to już raptem 15% na sto zrealizowanych kontroli. W roku

2012 dzięki decyzji Wysokiej Izby, która podjęła decyzję o zmianie systemu nakładania sankcji, współczynnik ten jeszcze spadł, spadł do 5%, co z dumą mogą podnosić sami transportowcy.

Inspekcja Transportu Drogowego to też działania, można powiedzieć, o nowatorskim charakterze. Dzięki zaangażowaniu ówczesnego dyrektora wojewódzkiego inspektoratu w Bydgoszczy wybudowano, skomputeryzowano bardzo złożoną mobilną stację diagnostyczną. Niestety pokazuje to coś smutnego w zakresie naszego stanu bezpieczeństwa w ruchu drogowym i w zakresie tego, co dzieje się, jeżeli chodzi o stan techniczny czy kondycję naszych pojazdów. Proszę zwrócić uwagę, że 35% pojazdów, które zatrzymywaliśmy przy użyciu owej stacji diagnostycznej – mówimy oczywiście o autobusach, o pojazdach dużych i ciężkich, o dużych samochodach ciężarowych – aż 35% były to te, których dowody rejestracyjne były zatrzymywane, a w momencie kiedy pojazdy te jechały, od strony formalnej były ważne. Na pewno jest to temat, nad którym warto by się było pochylić.

Wreszcie zupełnie nowatorskie rozwiązania też dzięki współpracy z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad, czyli budowa nowych stacji preselekcyjnych. Na dwóch górnych zdjęciach widzicie państwo przeciążony samochód ciężarowy czterdziestotonowy. To, co niestety widać na dolnym slajdzie, jest zjawiskiem, które też zdiagnozowaliśmy jako Inspekcja, zjawiskiem niezmiernie niebezpiecznym dla całej branży transportowej. Otóż, namnożyły się przypadki rejestracji pojazdów, które od strony formalnej w ogóle nie powinny znajdować się w zainteresowaniu Inspekcji, bowiem mają poniżej 3,5 tony. Natomiast w rzeczywistości właśnie na sieci wag preselekcyjnych odnotowaliśmy – i widać to albo może nie widać na dolnym slajdzie – że pojazd ten ma ponad 9 ton, pomimo tego że formalnie nie powinien przekraczać 3,5 tony. Jest to niezmiernie niebezpieczne zjawisko i od strony bezpieczeństwa ruchu drogowego, ponieważ pojazd o tej wadze, jego zachowanie na drodze, jeżeli chodzi o pokonywanie zakrętów, a zwłaszcza pracę układu kierowniczego, zwłaszcza pracę układu hamulcowego, raczej odbiega od tego, co przewidział producent w sytuacji, gdyby nagle zaszła chociażby potrzeba zahamowania. Finalnie działa to też destrukcyjnie na całą branżę transportową. Jeżeli ktoś rejestruje pojazd na 3,5 tony, nie ma licencji transportowej, nie płaci chociażby opłat viaTOLL-owskich za korzystanie z dróg czy wcześniej winiet, nie ma tachografu, nie musi zatrudniać kierowców, a więc można powiedzieć, że cała skala danin ponoszonych na rzecz Skarbu Państwa jest dużo niższa, a jednocześnie zaczyna być konkurencyjny, ponieważ samochód ten w zasadzie może jeździć dwadzieścia cztery godziny na dobę. Po zdiagnozowaniu problemu już w drugiej połowie 2012 roku, ponieważ wtedy wyszło nam to z naszych analiz, wszczęliśmy ponad 250 postępowań. Na razie nałożyliśmy 165 mandatów karnych na ponad 80 tys. zł. W trzech przypadkach skierowaliśmy sprawy do sądów. Wychodzimy z założenia, że skala naszego zaangażowania w to będzie adekwatna, będzie wprost proporcjonalna do rozbudowy sieci urządzeń preselekcyjnych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Na razie można powiedzieć, że jesteśmy na początku programu, ale wstępne wyniki są bardzo obiecujące.

To, z czego też jako Inspekcja Transportu Drogowego – akurat być może nie przekłada się to wprost na bezpieczeństwo ruchu drogowego, ale wydaje mi się, że też możemy się tym pochwalić – jesteśmy bardzo dumni, jest to kwestia uruchomienia e-mandatów i mikro rachunków. Jesteśmy pierwszą formacją mundurową w tym kraju, która uruchomiła taki system w połączeniu z Narodowym Bankiem Polskim. Każdy mandat jest produkowany w formie elektronicznej, co więcej, każdy mandat, każda decyzja, ma swój mikro rachunek dedykowany właśnie do danego rachunku. Nie jest to jeden worek, który trafia do urzędu wojewódzkiego, a później trzeba się zastanawiać, kto wpłacił, a kto nie wpłacił i w jakiej wysokości. Tutaj jest tak, że przy generowaniu bądź to decyzji administracyjnej o nałożeniu kary pieniężnej, bądź to mandatu karnego jest indywidualny numer dedykowany tylko i wyłącznie do danej kary, co ułatwia egzekucję. Powinno to z kolei mieć znaczenie z punktu widzenia efektywności i skuteczności działania organów państwa.

W roku 2012 – jest tutaj pan dyrektor Waszkiewicz, który, jak zakładam, na ten temat powiedziałby znacznie więcej, podobnie jak koledzy z Generalnej Dyrekcji – mie-

liśmy 1890 kilometrów dróg viaTOLL-owskich. Na tych drogach aktualnie jest chyba 97 naszych samochodów, które na bieżąco przeprowadzają kontrole. Nie mierzą one prędkości, pomimo tego że wszystko, co kojarzy się z Inspekcją Transportu Drogowego, wydaje się, że jest związane z kontrolą prędkości. Skanują one przejeżdżające długie i ciężkie auta, żeby sprawdzić, czy posiadają urządzenia viaBOX i żeby sprawdzić, czy przedsiębiorcy opłacili przejazd za korzystanie z dróg krajowych. To, co możemy z dumą podkreślić, to to, że mamy przeskalowanych, czyli w jakimś sensie w formie elektronicznej na szybko skontrolowanych, prawie 2000 tys., 1800 tys. pojazdów. A więc jeżeli ktoś mówi, że ta mała nieliczna formacja nie zajmuje się transportem, to podkreślam, że znaczy, iż błądzi.

To, co jest z dumą podkreślane, to to, że sami sobie nie jesteśmy sterem, żeglarzem i okrętem, działamy w ramach jednego z tych „E", o których mówił pan minister Deskur, w ramach enforcementu jako może najmniej liczna, ale powiedziałbym, że jednak aktywna formacja.

Nie ograniczamy się tylko do współpracy krajowej. Od 2004 roku jesteśmy członkiem organizacji zrzeszającej odpowiedników Inspekcji Transportu Drogowego, europejskie formacje Euro Controle Route. Co więcej, w ramach współpracy z ECR, zresztą podobne są wymogi Unii Europejskiej, przeprowadzamy wiele działań kontrolnych, chociażby z państwami ościennymi, ale nie tylko. Stąd czasem nasi transportowcy mogą się zdziwić widząc naszych inspektorów np. we Francji, gdzie również pracujemy. Począwszy od Tallina w Estonii, Węgier, kilkukrotnie w Niemczech, Zjednoczonym Królestwie i wreszcie finalnie w Czechach mieliśmy wiele międzynarodowych projektów szkoleniowych i wymiany inspektorów. To, co też realizujemy z dumą, to to, że jestem wiceprzewodniczącym dużego programu współpracy twinningowej, gdzie, *nomen omen*, przygotowujemy policję i inspekcję na terenie Chorwacji do wejścia do Unii Europejskiej. Teraz można powiedzieć, że już weszli do Unii Europejskiej. Przygotowujemy ich natomiast do kontroli przepisów socjalnych w sferze transportu. Kiedyś zaczęliśmy od podobnego projektu współpracy twinningowej z Ukrainą, teraz Chorwacja. Mamy już dwa kolejne zaproszenia do twinningu, począwszy od Uzbekistanu, a skończywszy na Macedonii.

To taka, można powiedzieć, mało prestiżowa, chociaż nie, bardzo prestiżowa, tylko mało zauważalna sfera naszej aktywności. Wydajemy licencje i wypisy na przewozy osób i rzeczy, zaświadczenia i wypisy co do przewozów na potrzeby własne w kontekście transportu międzynarodowego, świadectwa kierowców, itd., itd., zezwolenia zagraniczne. Proszę zwrócić uwagę zwłaszcza w kontekście zezwoleń zagranicznych, że jest to znowu 500 tys. wydanych różnych dokumentów. Biuro do Spraw Transportu Międzynarodowego, jedna z wielu komórek Inspekcji Transportu Drogowego gdzieś w tle prowadzi bardzo aktywną działalność, bez której harmonijna współpraca, w ogóle działalność transportu międzynarodowego byłaby po porostu niemożliwa.

Pozwoliłem sobie zanudzić Wysoką Komisję i szanownych państwa, żeby podkreślić naszą aktywność w sferze transportowej, gdyż jak mówię, przy całej wrzawie medialnej moi ludzie ze smutkiem, z niezadowoleniem zauważyli, że gdzieś jest to po prostu marginalizowane, a tak chyba nie powinno być. Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, panie inspektorze. Nie zanudził nas pan. Była to bardzo ciekawa prezentacja. Dziękuję bardzo za przedstawienie wieloaspektowości działań Inspekcji, o czym faktycznie wszyscy powinniśmy pamiętać. Przedstawiając jeden ze slajdów, poruszył pan bardzo istotną kwestię, a mianowicie kwestię przewozu towarów niebezpiecznych. Co się z tym łączy? Łączy się z tym moje pytanie do gościa, który do nas dołączył, pana sekretarza stanu w resorcie transportu, pana Tadeusza Jarmuziewicza. Dziękuję też, że dołączył do nas także pan podsekretarz stanu Stanisław Rakoczy z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych.

Pozwolą państwo, że skieruję pytanie właśnie do pana ministra Jarmuziewicza. Mianowicie wnioski pokontrolne Najwyższej Izby Kontroli sugerowały wprowadzenie dwudziestu zmian legislacyjnych. Cztery zostały wprowadzone. Dotyczy to oczywiście nie tylko prac resortu transportu. Natomiast jedna ze zmian zalecanych przez Najwyższą Izbę

Kontroli na podstawie kontroli przeprowadzonych w latach 2006–2012 zaleca wprowadzenie do przepisów regulujących zasady przewozu towarów niebezpiecznych stosownych uregulowań określających zadania organów zarządzających ruchem drogowym w zakresie ujmowania w projektach organizacji ruchu rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych. Jest tu podany tytuł aktu prawnego. W związku z tym chciałabym uprzejmie zapytać pana ministra na podstawie pisma, które wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli, pan Wojciech Kutyła skierował do pana ministra, kiedy w takim razie bądź czy może już są prowadzone prace – jak są one zaawansowane – nad wprowadzeniem pozostałych szesnastu propozycji zmian legislacyjnych sugerowanych przez Najwyższą Izbę Kontroli. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Oczywiście dobrze, że taka kontrola została przeprowadzona, natomiast powiem szczerze, że nie bardzo wiem, o którym raporcie mówi pani poseł. Jaka jest data ukazania się owego raportu?

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Panie ministrze, myślę, że najlepiej będzie, kiedy zacytuję. Jest to niezwykle lapidarne pismo. Pytanie jest skierowane do pana ministra. Jest prośba o nadesłanie informacji na temat realizacji wniosków pokontrolnych skierowanych przez Najwyższą Izbę Kontroli pod adresem ministra transportu w zakresie zmiany obowiązującego prawa dotyczącego bezpieczeństwa ruchu drogowego. Najwyższa Izba Kontroli w latach 2006–2012, pierwsze półrocze, w wymienionym obszarze przedstawiła 20 tzw. wniosków *de lege ferenda* ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z liczby tej dotychczas zostały zrealizowane 4 wnioski. W pozostałych przypadkach zapowiedziano podjęcie stosownych prac. Dlatego bardzo proszę o poinformowanie Wysokiej Komisji, na jakim etapie są prace.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Nie ukrywam, że jestem zaskoczony pani pytaniem, natomiast obiecuję, że zaraz po powrocie do ministerstwa sprawdzę to bardzo dokładnie. Obiecuję, że na piśmie powiadomię panią poseł o stanie prac. Nie żebym się usprawiedliwiał, ale państwo też przyglądacie się temu, jak wygląda wypadkowość na polskich drogach oraz udział w wypadkach samochodów z towarami niebezpiecznymi. Konia z rzędem temu, kto w tej chwili wymieni mi choćby jeden czy dwa wypadki z udziałem materiałów niebezpiecznych. Akurat w tej kwestii prawo jest rygorystycznie przestrzegane i przewoźnicy dostosowują się do tego. Patrzę na pana generała straży pożarnej, może to być osoba, który coś wie na ten temat. Jeżeli patrzymy na systematykę wypadków, to udział w nich towarów niebezpiecznych jest minimalny. To znaczy, tutaj prawo jest restrykcyjnie przestrzegane, a dyscyplina przewoźników też chyba ma w tym wszystkim znacznie. Akurat w tej kwestii uregulowania prawne rzeczywiście są bardzo istotne, natomiast dobre praktyki życiowe są takie, że przewoźnicy chyba są świadomi tego, co robią.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Panie ministrze, bardzo dziękuję. Oczywiście pana wypowiedź jak najbardziej nie jest pozbawiona sensu. Natomiast pragnę zwrócić uwagę, że jest to jedna z kwestii, o których mówił pan inspektor generalny. Jedna z tych kwestii jest to jedna z szesnastu, nad którymi państwo podjęliście prace. W związku z tym Wysoka Komisja bardzo prosi i dziękuje za deklaracje pana ministra, że informacje na temat przebiegu prac nad zmianami będą nam dostarczone. Bardzo dziękuję.

Przy okazji, ponieważ na sali mamy pana generała Marka Bieńkowskiego, przedstawiciela Najwyższej Izby Kontroli, bardzo proszę o wypowiedź w tej sprawie.

P.o. dyrektor Departamentu Porządku i Bezpieczeństwa Publicznego Najwyższej Izby Kontroli Marek Bieńkowski:

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, chciałbym uspokoić panów ministrów. Otóż zgodnie z zapisami noweli do ustawy o Najwyższej Izby Kontroli, wprowadzono taką instytucję, iż Prezes Rady Ministrów dorocznie składa informację

Marszałek Sejmu o sposobie realizacji wniosków *de lege ferenda* zgłaszanych przez Najwyższą Izbę Kontroli. Nowela weszła w życie w połowie ubiegłego roku. Stąd, pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, zainteresowanie pana wiceprezesa nie tylko w stosunku do resortu reprezentowanego tutaj przez pana ministra, ale w stosunku do wszystkich innych resortów. Wysoka Komisja, Wysoka Izba będzie miała bieżący przegląd, na ile wnioski o charakterze *de lege ferenda*, czyli – naszym zdaniem – zmierzające do konieczności bądź to podjęcia nowych inicjatyw prawnych, bądź to przeregulowania istniejących, są realizowane. Stąd nasze pismo. Stąd okres od 2006 roku, dlatego że Najwyższa Izba Kontroli przeprowadzała wiele kontroli w różnie nazywającym się w tym okresie resorcie, który zajmuje się szeroko rozumianą infrastrukturą.

Skoro jestem przy głosie, chciałbym zapowiedzieć, że – zapowiedział to także prezes Najwyższej Izby Kontroli – NIK przeprowadzi w tym roku kontrolę, jest już w trakcie kontroli rozpoznawczej, za chwilę będzie z kontrolą główną w Komendzie Głównej Policji oraz w wielu jednostkach Policji, gdzie będziemy sprawdzać aktywność polskiej Policji drogowej. Będziemy również w Inspekcji Transportu Drogowego. Chciałbym tutaj uspokoić szefa owej instytucji, że nie będziemy się skupiać tylko na wąskiej dziedzinie odnoszącej się do fotoradarów, ale na generalnej zasadzie działania instytucji. Będziemy również robić kontrole rozpoznawcze, to znaczy sprawdzające, jeżeli chodzi o aktywność, czy bardziej nadaktywność samorządów, jeżeli chodzi o posługiwanie się fotoradarami. Będziemy również badać aktywność wielu różnych służb – liczymy na to, że z udziałem wojewodów – jeżeli chodzi o zasadność oznakowania dróg publicznych. Szeroka, bardzo szeroka kontrola. Bardzo liczymy tutaj na współpracę wszystkich państwa uczestniczących w dzisiejszym posiedzeniu. Liczymy również, że deklaracja pani przewodniczącej co do funkcji eksperckiej jest aktualna. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Jak najbardziej. Oczywiście dziękuję bardzo za tę bardzo ważną informację. W takim razie czekamy na wyniki kontroli, tym bardziej że sądzę, iż znakomita większość wszystkich zgromadzonych na tej sali podziela pogląd, że umiejscowienie fotoradarów musi być jak najbardziej zasadne. Musi być tam, gdzie faktycznie grozi to utratą zdrowia lub życia naszych obywateli. Wszystkie fotoradary, które mają usytuowanie nieuzasadnione w ten sposób, nie powinny tam być, powinny być przeniesione w miejsca, w których jest niebezpiecznie.

Proszę w takim razie pozostałych gości przybyłych na posiedzenie Komisji o przedstawienie swojej informacji. Nie wiem, czy pan komendant generał Leśniakiewicz z Komendy Głównej...

Komendant główny Państwowej Straży Pożarnej gen. brygadier Wiesław Leśniakiewicz:

W ramach uzupełnienia albo ewentualnie odniesienia się do części, o której wspominał pan minister Deskur.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Bardzo proszę.

Komendant główny PSP gen. brygadier Wiesław Leśniakiewicz:

Szanowna Komisjo, panowie ministrowie, straż pożarna uczestniczy w złotej godzinie, czyli w interwencji, kiedy wszystkie elementy prewencji, oddziaływania zawodzą, brawura, a czasami i przypadek powoduje, że straż pożarna musi podjąć interwencję. Dlatego budujemy krajowy system ratowniczo-gaśniczy opierający się na państwowych strażach pożarnych, których w kraju jest pięćset, zlokalizowanych głównie w dużych miastach i miastach powiatowych, ale wspomaganych przez mocne ochotnicze straże pożarne, dobrze do tego przygotowane technologicznie, jak również i szkoleniowo, żeby skrócić czas reakcji jednostek krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, tych, które są potrzebne również przy ratowaniu życia ludzkiego. Bowiem ratowanie życia ludzkiego to udzielenie pierwszej kwalifikowanej pomocy i potem dobra współpraca, na dobrym poziomie, z państwowym ratownictwem medycznym.

System budujemy w taki sposób, żeby czas dotarcia do osoby poszkodowanej również w wypadkach komunikacyjnych był na poziomie do piętnastu minut. Statystyki

pokazują, że w ubiegłym roku w wypadkach albo w zdarzeniach, gdzie straż pożarna brała udział przy usuwaniu różnego rodzaju skutków owych zdarzeń, ponieważ mamy trochę więcej naszych interwencji na drogach, mamy 48 tys. ... Policja mówi o 36 tys., ale o wypadkach. My mówimy o zdarzeniach, gdzie straż pożarna bierze udział. Dla nas zdarzeniem jest również takie, jakie miało wczoraj, kiedy pomagaliśmy wyjechać karetce pogotowia uwięzionej w zaspach. Dla nas to też jest zdarzenie, które ewidencjonujemy. Czas reakcji w ubiegłym roku był na poziomie ośmiu minut czterech sekund od momentu zgłoszenia do straży pożarnej. Podkreślamy ważny element współpracy z państwowym ratownictwem medycznym oraz czas wspólnej reakcji.

Jest to o tyle ważne, że bardzo często trzeba wydobywać osoby uwięzione w karoseriach. Mamy odpowiedni sprzęt i oprzyrządowanie dla straży pożarnej. Sprzęt ten dedykujemy nie tylko jednostkom Państwowej Straży Pożarnej, ale również ochotniczym strażom pożarnym. Zbudowaliśmy jak gdyby plan rozwoju jakościowego ochotniczych straży pożarnych włączonych do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego, w którym jednym z elementów jest sprzęt do uwalniania osób i umiejętność udzielenia kwalifikowanej pierwszej pomocy. Bardzo często bywa tak, albo może bywać tak, że straż pożarna z różnych przyczyn jest wcześniej od podmiotów ratownictwa medycznego. Być może jest to zaangażowanie karetek czy trochę zmniejsza odległość od nas. W związku z tym chodzi o podtrzymanie funkcji życiowych i jak najszybszy transport do podmiotów ratownictwa medycznego, już takich kwalifikowanej, pełnej pomocy.

Dobrze, bardzo dobrze układa się współpraca z pogotowiem lotniczym. Bardzo często śmigłowce dzisiaj są również przygotowane do możliwości lądowania w porze nocnej. Budujemy taki system, żeby strażacy byli przygotowani i umieli przyjąć śmigłowiec w porze nocnej w miejscu ewentualnej katastrofy czy też wypadku, kiedy trzeba podjąć tego typu działania.

W ubiegłym roku wprowadziliśmy albo zmodyfikowaliśmy wytyczne dotyczące organizacji, prowadzenia działań ratowniczych podczas zdarzeń w komunikacji lądowej. Wprowadziliśmy pewne zasady dotyczące rozwoju ratownictwa technicznego, ciężkiego ratownictwa technicznego. Poprawa infrastruktury dróg komunikacji ogólnej, zwłaszcza autostrad, powoduje to, że jest mniej wypadków, ale wypadki te mogą być bardzo tragiczne, w zdarzeniach tych może brać udział kilkanaście pojazdów, zwłaszcza w porze jesiennej, kiedy mamy gołoledź, kiedy mamy trudne warunki, oblodzenia itd. Wtedy mamy do czynienia z wieloma pojazdami, kiedy trzeba użyć bardzo specjalistycznego sprzętu. Budujemy około 26 stacji bazowych wyposażonych w nowoczesny, ciężki sprzęt ratownictwa technicznego, który nie tylko będzie służył do działań ratowniczych w wypadkach komunikacyjnych na drogach, ale również w wypadkach kolejowych czy też w zdarzeniach związanych z katastrofami budowlanymi. Stąd też budujemy zasoby ratownicze, opierając się na różnych źródłach finansowych, ponieważ są one bardzo ważne, jak również chodzi nam o podniesienie poziomu szkolenia strażaków państwowych i ochotniczych straży pożarnych, o czym mówiłem na wstępie, budując cały krajowy system ratowniczo-gaśniczy. Aktualnie mamy 3916 ochotniczych straży pożarnych włączonych do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego. To, że parlament spowodował, iż uzyskujemy środki – ponieważ była to między innymi decyzja Wysokiej Izby, zwiększono środki na wydatkowanie, na wzmocnienie krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego do kwoty 71.000 tys. zł – spowoduje, że jednostki OSP, zapewne do końca 2013 roku, początku roku 2014, wszystkie te, które powinny, będą wyposażone w sprzęt ratownictwa drogowego. To tyle z mojej strony tytułem uzupełnienia.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie komendancie. Powiem, że wysłuchałam pana wypowiedzi z wyjątkową satysfakcją, dlatego że jestem przekonana, że gdyby dwadzieścia lat temu, dokładnie w dniu 20 lutego 1993 r., takie standardy, o których pan teraz powiedział, były stosowane, z całą pewnością mój tata, Marian Bublewicz, żyłby, a niestety wtedy takie standardy nie obowiązywały, ani złota godzina, ani ratownictwo lotnicze. Oczywiście, jak zawsze w każdym wypadku, a szczególnie takim, który wydarza się podczas imprezy sportowej, a z kolei podczas imprezy sportowej zabezpieczenia i standardy zapewnia-

jące bezpieczeństwo powinny być zabezpieczone w dwójnasób i podyktowane jeszcze innymi standardami... Niestety wtedy tak nie było i jego śmierć była pewnego rodzaju cezurą oraz momentem, w którym w Polsce zaczęło się inaczej patrzeć na standardy ratownictwa, na to, że Państwowa Straż Pożarna czy ochotnicze straże pożarne niosą ratunek przez to, że za pomocą specjalistycznych urządzeń uwalniają ludzi z samochodów, z pojazdów, w których są uwięzieni. Zawsze jest mi bardzo ciężko słuchać tego typu wypowiedzi, ale z drugiej strony cieszę się, jest mi lżej na sercu, że teraz tak już nie jest i że dzięki tym standardom, o których pan powiedział, życie wielu ludzi może być uratowane. Zawsze jestem pełna ogromnego szacunku i wielkich wyrazów sympatii dla waszej pracy, ponieważ to wy jako pierwsi wyjmujecie z pojazdów tych ludzi, którzy potrzebują waszej pomocy. Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo na drogach, wszyscy doskonale wiemy, że jest to kwestia działania wielu elementów jednocześnie. Działania te muszą być symultaniczne. Tu nic nie jest najważniejsze, tu nie są najważniejsze fotoradary, tu nie jest najważniejszy żaden z elementów, ponieważ one wszystkie są równie ważne. Dopiero wtedy będą efektywne, kiedy zadziałają jednocześnie.

Kolejnym elementem, o którym nie wolno nam zapominać jest kwestia budowy dróg. Mamy przedstawiciela Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Chciałabym do pana skierować dwa pytania. Zastanawiałam się, jakie byłyby najważniejsze na tę chwilę. Po wielu dyskusjach z ekspertami, którzy zajmują się tą tematyką w Polsce od lat, doszliśmy do wniosku, że są tutaj dwie kwestie, które na tę chwilę są niezwykle ważne i palące, a które podejmiemy w dniu 18 lutego na konferencji w Sejmie, na którą już teraz państwa zapraszam, o godz. 11.00, oczywiście roześlemy zaproszenia.

A więc są dwie sprawy. Pierwsza kwestia jest to aktualizacja tzw. Czerwonej Księgi, czyli instrukcji oznakowania, sygnalizacji. Kierowcy słusznie od lat skarżą się na to, że drogi są oznakowane często w nieuzasadniony sposób, że znaków jest za dużo. Zresztą ostatnio państwo sami w swoich wypowiedziach przyznawali, że widzicie, że dostrzegacie taką potrzebę, że rozpoczęliście prace. Chciałabym zapytać, na jakim są one etapie. Jacy eksperci konkretnie pracują nad nowelizacją?

Kolejna bardzo ważna kwestia. Mianowicie rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430) zawiera wiele nieścisłości oraz błędów, co znacząco wpływa na stan bezpieczeństwa na naszych drogach. Oczywiście jak to zwykle w życiu bywa, budując drogi... Bardzo dobrze, że w Polsce buduje się ich coraz więcej, nie mogłoby być inaczej, cieszę się, że tak się dzieje, myślę, że wszyscy jesteśmy z tego powodu zadowoleni, chociaż nadal jest to ciągle za mało, ponieważ są to lata zaniechań. W związku z tym złożyłam interpelację razem z moją koleżanką panią poseł Beatą Małecką-Liberą do pana ministra Sławomira Nowaka. Zadałyśmy pytanie, czy biorąc pod uwagę palącą potrzebę uzupełnienia rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, są prowadzone jakiekolwiek prace przygotowawcze w Generalnej Dyrekcji bądź w Ministerstwie Transportu związane z uaktualnieniem przepisów technicznych dotyczących budowy i projektowania dróg. Jeżeli są prowadzone, to w jakim zakresie? Bardzo proszę o odpowiedź.

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:

Szanowni państwo, jeżeli chodzi o pierwszą kwestię, czyli aktualizację tzw. Czerwonej Książki, to zadanie to było rozpisane w planie operacyjnym członków Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na rok 2012. Było przypisane dla Generalnej Dyrekcji. Zadanie zostało zakończone w 2012 roku. Propozycja przygotowana przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad została przesłana do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Kolejnym etapem pracy nad owym dokumentem będą konsultacje społeczne, ponieważ taki dokument, jakim jest owo rozporządzenie, Czerwona Książka, wymaga bardzo dokładnego przejrzenia nie tylko przez ludzi, którzy zajmują się zarządzaniem ruchem na drogach, ale także przez inne instytucje publiczne. Nie mówię o samym ministerstwie transportu, ale o innych instytucjach publicznych, które działają w systemie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a także być może innych

podmiotach rządowych czy pozarządowych, które również będą miały możliwość zapoznania się z naszymi propozycjami.

Jeżeli chodzi o osoby, które pracowały nad aktualizacją Czerwonej Książki, są to pracownicy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, zwykle w randze zastępcy dyrektora różnych terenowych oddziałów Generalnej Dyrekcji, odpowiedzialni za obszar zarządzania ruchem i majątkiem drogowym oraz bezpieczeństwem ruchu drogowego na sieci dróg krajowych. Ludzie ci powołani przeze mnie do zespołu pracowali nad owymi zmianami z wykorzystaniem swoich doświadczeń, a także doświadczeń zagranicznych. Mówię tu o doświadczeniach szwedzkich. Mamy podpisane porozumienie ze szwedzką administracją transportową, jeżeli chodzi o kwestie tego typu rozwiązań. Takie porozumienie było podpisane jeszcze w 2010 roku. Na bazie owego porozumienia bezkosztowo możemy czerpać z doświadczeń szwedzkich w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, również na podstawie doświadczeń niemieckich w zakresie oznakowania dróg, a także anglosaskich. Myślę tutaj o doświadczeniach brytyjskich i amerykańskich. Tak skondensowana praca została przez nas wykonana w ubiegłym roku. Zgodnie z planem, w październiku 2012 roku przedłożyliśmy propozycję do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z prośbą o przeprowadzenie konsultacji społecznych i ewentualnie zmianę przepisów.

Równolegle przeprowadziliśmy także dyskusję publiczną. Zaprosiliśmy na nią innych zarządców dróg oraz organizacje pozarządowe. Przedstawiając nasze propozycje, prosiliśmy także o zdanie świat naukowy. Niezależnie od pewnych różnic, które właśnie na etapie konsultacji społecznych mogą wychodzić, ponieważ jest to kwestia zdecydowania, czy dany znak ma wyglądać tak czy inaczej, jakby jest to tylko nasze zdanie w tej sprawie. Tym niemniej chodziło nam przede wszystkim o to, żeby zaczęła się praca nad Czerwoną Książką, żeby ktoś wykonał pierwszy, w sumie zawsze najtrudniejszy krok, ponieważ wszystkie załączniki trzeba przejrzeć, przepatrzeć, coś zaproponować. Czerwona Książka w obecnym kształcie weszła w życie w 2003 roku. Jeżeli dobrze pamiętam, w momencie kiedy wchodziła, już wówczas mówiło się o wielu uwagach do Czerwonej Książki. Mija akurat dziesięć lat, od kiedy weszła. Mamy gotowy dokument, który można poddać całkowitej krytyce.

Ze zmian, które zaproponowaliśmy, takich, które mogą wydawać się interesujące, jest to np. kwestia ograniczenia stosowania dwudziestoczterocentymetrowej linii krawędziowej na drogach niższych klas. Dzisiaj jest takie wymaganie, żeby była to linia dwudziestoczterocentymetrowa. Doświadczenia zagraniczne pokazują, że na drogach niższych klas mogą być to linie dwunastocentymetrowe, po prostu o połowę cieńsze. Fakty są takie, że takie rozwiązanie spowoduje, iż każda z dróg, które mamy w Polsce, a nie chodzi tu tylko o drogi krajowe, ale w ogóle o drogi publiczne, których jest blisko 400 tys. kilometrów... Większość z nich ma nawierzchnię utwardzoną, a więc asfaltową. Warto byłoby, żeby linie krawędziowe były pomalowane na każdej. W ten sposób zarządca drogowy może pomalować po prostu dwa razy więcej.

Proszę pamiętać o tym, że majątku drogowego nam przybywa, natomiast koszty związane z eksploatacją tego majątku, z utrzymaniem tego majątku nie rosną w takim tempie, w jakim przyrasta liczba kilometrów dróg. W związku z tym staramy się optymalizować sposoby zarządzania utrzymaniem i eksploatacją dróg, a także racjonalizować poprzez sposób zarządzania wydatki, które muszą być na to ponoszone. Naszym zdaniem lepiej, kiedy jest namalowana dwunastocentymetrowa linia na obu krawędziach jezdni, niż kiedy ma być dwudziestocentymetrowa i jest nieodmalowana np. od dwóch lat. Zresztą wiem, że do parlamentarzystów jakiś czas temu docierał raport Stowarzyszenia „Linia Życia", firm, które zajmują się malowaniem dróg. Oni także wskazywali na potrzebę regularnego odświeżania oznakowania poziomego. Jest to niezwykle istotne. Powoduje to, że po prostu po drogach możemy jechać bezpiecznie. Także odpowiednie parametry funkcjonalne oznakowania, jego widoczność w nocy, np. podczas opadów, prowadzą kierowcę w czasie podróży.

Jeżeli chodzi o warunki techniczne, w ogóle kwestie dotyczące projektowania dróg, z końcem 2012 roku dokonaliśmy wspólnie głównie z Politechnikami Krakowską i Gdańską wstępnego audytu obszarów, które w przepisach prawa należałoby zmienić, obsza-

rów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, dlatego że to nie tylko warunki techniczne, ale cała masa różnego rodzaju innych przepisów dotyczących infrastruktury, tego naszego obszaru, ponieważ na tym się skupiliśmy, wymaga przepracowania, zmian. Zmienia się technika, zmienia się wiedza inżynierska. W związku z tym dokonaliśmy wstępnego audytu. Myślę, że w ciągu najbliższego półtora miesiąca – tak naprawdę z końcem lutego chcielibyśmy mieć to gotowe – zaowocuje to stworzeniem planu pracy na rok 2013, żeby znowu tak jak z Czerwoną Książką, tak i z kolejnymi przepisami można było rozpocząć prace. Oczywiście, kwestie projektowania, wyposażania dróg już dzisiaj są przez nas w inny, bardziej skuteczny sposób zarządzane i egzekwowane. Proszę pamiętać o tym, że jakiś czas temu weszła w życie do przepisów polskich – relatywnie niedawno – dyrektywa o zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu drogowego.

W naszym konkretnym przypadku, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, zasady wynikające wówczas z projektu dyrektywy, potem z samej dyrektywy o zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu drogowego są stosowane od 2004 roku. Dość wcześnie rozpoczęliśmy przygotowania do tego, dość wcześnie przygotowaliśmy strukturę audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego właśnie po to, żeby weryfikować projekty drogowe, które są do nas składane, pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dzisiaj mamy taką strukturę audytorów. Audytorzy ci wykonują najpierw ocenę bezpieczeństwa ruchu drogowego. A więc w momencie, kiedy decydowany jest wariant przebiegu drogi, jest oceniana, jest brana pod uwagę właśnie ocena pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zatem równoważy się z jednej strony kwestia bytowania fauny i flory, o czym dyskutujemy na etapie decyzji środowiskowej i raportów środowiskowych, a z drugiej strony właśnie kwestia wpływu takiego czy innego wariantu drogi na życie ludzkie, tych, którzy mieszkają wokół drogi i tych, którzy po drodze będą jeździć.

Potem przychodzi etap projektowania i właśnie wtedy zaczyna się *de facto* trójstopniowy etap audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego, najpierw na etapie projektu. Bardzo istotne jest to, że została zapewniona niezależność audytorów od projektanta, że udało się spowodować w naszym kraju właśnie to, że nie tworzy się zawód audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego, który będzie skupiał się na tym, żeby jak najwięcej, jak najdłużej przeprowadzać taki audyt, ponieważ to po prostu generuje jego zarobek, ale że udało się stworzyć takie rozwiązanie, które powoduje, że zarządca drogowy może mieć takich audytorów wewnątrz swojej instytucji, swojej organizacji. Ta niezależność audytora od projektanta powoduje, że rzeczywiście audyt wskazuje na błędy, które często zdarzają się w projektach właśnie pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ten sposób, tak jak na jednym z naszym spotkań z końcem roku powiedział profesor Gaca z Politechniki Krakowskiej – i do tego tak naprawdę zmierzamy – to, że jakieś przepisy coś regulują, to dzięki procedurze audytów... Audytor musi wykorzystywać swoją najlepszą i najnowszą wiedzę techniczną, którą posiada, najlepszą i najnowszą wiedzę inżynierską, którą ma, i w audycie ma obowiązek wskazać, że to rozwiązanie jest takim, które już dzisiaj jest nieodpowiednie, niebezpieczne. Jeżeli nawet projekt bazuje na starej wiedzy, nieodpowiedniej wiedzy albo na starych, niedostosowanych przepisach, to audytor ma obowiązek wskazać, że taki element należy wymieć. W naszych audytach właśnie się to zdarza.

Odpowiadając na drugą kwestię, warunki techniczne to niezwykle obszerny materiał do wdrożenia, ale tak samo było z Czerwoną Książką. Ona też była obszernym materiałem i też udało się za nią zabrać.

Natomiast fakty są też takie, że nasza codzienność poprzez dokonywanie audytów w faktyczny sposób wpływa na to, że projekty, które teraz dostarczamy naszym klientom, czyli po prostu kierowcom, są weryfikowane pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego, i na etapie samego projektowania, i na etapie budowy, i potem rok po zakończeniu inwestycji. Teraz wynika to wprost z ustawy, wcześniej z dyrektywy, że audyt tak musi być przeprowadzany. Jeszcze raz chciałbym podkreślić, że jest to niezwykle kluczowa sprawa, że wykonują to zarządcy drogowi, że mają taki obowiązek, z jednej strony obowiązek, z drugiej strony możliwość. W ten sposób nie komercjalizujemy zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego. Nie jest to kolejny produkt, który pojawia się gdzieś w naszej w sumie trudnej branży, tylko jest to takie działanie, które jest obowiązkiem

ludzi, którzy za to odpowiadają. To nasi pracownicy zatrudnieni w Generalnej Dyrekcji czy u każdego innego zarządcy drogowego podpisują organizację ruchu i oni w konsekwencji odpowiadają za to, jak ruch jest zorganizowany. A więc wykonując audyty ponoszą także odpowiedzialność za to, że ich propozycja albo chroni użytkownika, albo nie. Dzięki swojej wiedzy, swojemu wykształceniu, kursom audytorów BRD muszą wiedzę tę stosować w praktyce.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Profesor Gaca z Politechniki Krakowskiej będzie gościem specjalnym naszej konferencji poświęconej nowelizacji rozporządzenia. Oczywiście, liczę na państwa obecność. Myślę, że jest to oczywiste. Będziemy mogli dyskutować na owe tematy już w szerszym kontekście oraz szczegółowo. Dziękuję.

Kolejną kwestią, którą chciałabym poruszyć na naszym dzisiejszym spotkaniu, posiedzeniu, jest Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2013–2020, który został niedawno przyjęty. Jest z nami na sali sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, pan Maciej Mosiej. Ze swojej strony chciałabym powiedzieć, że przyjmuję z satysfakcją założenia i cele, które program ten stawia. Są to ambitne cele. Dla mnie najważniejszym celem jest wizja „0" obowiązująca w krajach skandynawskich. Chcemy obniżyć do liczby 2 tys. ofiar śmiertelnych i 5600 ciężko rannych osób w wypadkach drogowych do roku 2020. To dobrze, że wyznaczamy takie wymierne cele, chociaż oczywiście każda śmierć i każdy ranny człowiek jest to porażka, a każdy człowiek ocalony jest to sukces. W związku z tym wizja „0" dla mnie jest najbardziej odpowiednia, ale oczywiście musimy patrzeć realistycznie na cele, które wyznaczamy.

Bardzo dobre jest ujęcie wszystkich celów, które państwo wskazaliście, w obszary działań, które się uzupełniają, czyli w tzw. cztery E – inżynieria, technologia, nadzór, ratownictwo, edukacja. Jak już mówiłam wcześniej i zawsze to powtarzam, tylko symultaniczność, jednoczesność działań i elementów, które mają podnieść bezpieczeństwo na drogach, dają skutek i spełniają nasze oczekiwania, żeby skutecznie chronić życie i zdrowie ludzi. Żaden z elementów nie może być wybijający się ponad pozostałe, gdyż wtedy będziemy mówili o nieskutecznym działaniu.

Jeżeli sekretarz Krajowej Rady chciałby coś dodać do tego, co powiedziałam, bardzo proszę. Tak, proszę bardzo.

Sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Maciej Mosiej:

Może informacyjnie dla wszystkich państwa. Tak jak pani przewodnicząca była uprzejma powiedzieć, na początku tego roku Krajowa Rada przyjęła projekt Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2012–2020. Projekt ten w tej chwili podlega konsultacjom, które będą prowadzone do końca marca tego roku. Będą one obejmowały również konsultacje z obywatelami. Ma temu służyć między innymi taki kanał komunikacji, jak strona internetowa www.ocenprogrambrd.pl. Oczywiście także inne kanały komunikacji wchodzą tutaj w grę. Drugą częścią konsultacji są konsultacje z podmiotami zarówno administracji centralnej, jak i samorządowej, a także z organizacjami pozarządowymi. Myślę, że ta część konsultacji formalnie rozpocznie się w najbliższych dniach. Sam program wyślemy do możliwie szerokiej listy w ten sposób zidentyfikowanych podmiotów z prośbą o wszelkie uwagi do jego treści.

W tym miejscu może warto podkreślić, że pod hasłem Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego kryje się strategia, strategia wieloletnia, jak już wspomniałem, do roku 2020. Tym, co wypełnia poszczególne lata konkretną treścią określonych działań będą tzw. programy realizacyjne, czyli konkretne inicjatywy i działania, oczywiście zgodne właśnie z Narodowym Programem. W tej chwili w Sekretariacie Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego jesteśmy na etapie opracowywania metodologii i zbierania pomysłów na działania, które zostały zakomunikowane w kilku miejscach, chociażby podczas konferencji prasowej ministra transportu i ministra spraw wewnętrznych. Zwrócimy się także do członków Krajowej Rady bądź innych organizacji, podmiotów na szczeblu centralnym z zapytaniem o to, jakie działania są przewidywane na ten rok czy też na rok 2014, oczywiście w takim układzie, który jest spójny z samym Narodowym Programem Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W zamierzeniu

myślę, że na koniec lutego będziemy w stanie przedstawić Krajowej Radzie do akceptacji program realizacyjny, czyli konkretne działania w podziale, który został zaproponowany w samym Narodowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Oczywiście, informacja ta będzie jawna, transparentna. Chcielibyśmy, żeby była ona znana. Rolą Sekretariatu Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego i – co za tym idzie – oczywiście Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego będzie to, żeby program programem, ale żeby monitorować jego realizację w 2013 r. i tam, gdzie będzie taka konieczność, udrażniać współpracę pomiędzy poszczególnymi instytucjami i może ostatnia rzecz, przede wszystkim zacząć mierzyć własne działania. Takim przykładem pewnych obszarów, które są konieczne do mierzenia, jest np. średnia prędkość. Ostatnie badania – według mojej najlepszej wiedzy – prędkości w Polsce miały miejsce w roku 2008. Od pięciu czy sześciu lat nie dysponujemy podstawami do stwierdzenia, jak szybko jeździmy, oczywiście mówiąc kolokwialnie i w ogromnym uproszczeniu. Chcielibyśmy, żeby w tym roku pewne podstawowe rzeczy, właśnie takie jak prędkość, czyli wskaźniki, albo stopień zapinania pasów przez kierowców w Polsce, w końcu były ponownie mierzone, ponieważ są to wskaźniki, które będą pozwalały na ocenę efektywności działań poszczególnych służb. Muszą być stosowane do rozliczania się z efektywności działania. Może tak nieco ambitnie, ale mamy nadzieję, że ambicja ta w tym roku przerodzi się w konkrety. To tyle z mojej strony. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Na chwilę opuści nas pan minister Jarmuziewicz, ale obiecał wrócić, ponieważ są pytania do pana ministra. W międzyczasie pan minister Stanisław Rakoczy prosił o możliwość przedstawienia informacji Ministra Spraw Wewnętrznych, Ministra Administracji i Cyfryzacji oraz Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w zakresie aktualnego stanu i oceny funkcjonowania planów ratunkowych na odcinkach płatnych autostrad zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz koncesjonariuszy. Proszę w takim razie pana ministra, który będzie musiał nas opuścić ze względu na inne obowiązki. Potem przejdziemy do pytań, gdyż widzę, że pani poseł Krystyna Ozga też chciałaby zadać pytanie. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MSW Stanisław Rakoczy:

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni państwo, w roku 2012 Komenda Główna Państwowej Straży Pożarnej – w tej części materiał ten akurat mnie dotyczy – opracowała materiał pod tytułem „Analiza w zakresie bezpieczeństwa autostrad z uwzględnieniem możliwości prowadzenia działań ratowniczych". Wnioski zawarte w Analizie wskazują na występowanie istotnych nieprawidłowości w przedmiotowym zakresie, między innymi związanych z niedopełnieniem obowiązku uzgadniania z komendantami wojewódzkimi państwowych straży pożarnych warunków bezpieczeństwa na autostradach na etapie projektowania oraz planów działań ratowniczych. Uzgodnienia planów ratowniczych autostrad płatnych z właścicielami, jeżeli chodzi o komendy wojewódzkie PSP przedstawiają się następująco. Jest to stan na dzień 17 stycznia 2013 roku. Myślę, że państwo otrzymali ten materiał. Większość udało się uzgodnić. Zaopiniowane są dwa, ale jeszcze nieuzgodnione ostatecznie. Dotyczą one trasy Stryków–Tuszyn na autostradzie A1 i Stryków–Konotopa na autostradzie A2. Pozostałe są uzgodnione.

Chciałbym powiedzieć państwu, że wiele zależy też od aktywności miejscowej administracji. Pamiętacie państwo historię w województwie opolskim, gdzie był problem z wjazdem, nastąpiło złamanie barierki przez jednego z kierowców pogotowia. Bardzo stanowcza postawa akurat wicewojewody doprowadziła do tego, że zbudowano bajpas i w tej chwili wjazd na autostradę jest już bezkolizyjny. Jest natomiast uzgodnione, że wszystkie samochody ratownictwa drogowego, Państwowej Straży Pożarnej, ich kierowcy będą zaopatrzeni nie w piloty viaTOLL, które mimo wszystko wymagają zatrzymania się przed szlabanem, żeby go sobie otworzyć, tylko w automatyczne piloty, takie specjalne, którymi można otworzyć szlaban bez zatrzymywanie się przy przejeździe przez punkty kontrolne, gdzie są pobierane opłaty.

Opracowana Analiza prezentuje wiele wniosków, które dotyczą w szczególności obowiązku opracowania planów działań ratowniczych, zgodnie z § 98 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury, i dotyczą jedynie odcinków autostrad płatnych. Dla planów działań ratowniczych ani powyższe rozporządzenie, ani żaden inny akt prawny nie określiły zakresu tematycznego takiego planu. Biorąc pod uwagę przykłady uzgodnionych planów działań ratowniczych oraz ich elementy składowe, należy stwierdzić, że każdy koncesjonariusz opracowuje wspomniane plany w inny sposób, nie określając przez to wszystkich niezbędnych procedur, co nie jest akceptowalne z punktu widzenia potrzeb ratowniczych. W związku z tym zasadne jest przyjęcie ramowych wytycznych do opracowania planów ratowniczych na autostradach oraz dodatkowo ewentualnie procedur bezpieczeństwa dla dróg ekspresowych i autostrad niepłatnych celem wyeliminowania rozbieżności co do zakresu merytorycznego rozpatrywanych planów, wynikających z odmiennego podejścia autorów opracowań, jak również doprecyzowanie procedur ich opiniowania i uzgadniania aktualizacji. W ramach wytycznych powinno się określić szczegółowy spis treści planu ratowniczego. Sposób wjazdu na autostradę dla służb i podmiotów ratowniczych zarówno przez punkty poboru opłat, jak i wjazdy awaryjne różnią się pomiędzy sobą, co może stanowić problemy przy dysponowaniu zastępów PSP na granicy województw, a tym bardziej na granicy administracyjnej zarządów autostrad.

W tej chwili wjazd na autostradę dla pojazdów uprzywilejowanych odbywa się w różny sposób, np. poprzez wolny pas wjazdowy i jest to rozwiązanie najlepsze i najwłaściwsze, aczkolwiek zdaję sobie sprawę, i wszyscy zdajemy sobie sprawę, że dla właściciela drogi najdroższe i najtrudniejsze do wykonania, ponieważ wymaga zbudowania dodatkowego pasa. Poza tym jest pobieranie tzw. biletu zerowego, co zmusza do zatrzymania pojazdu i pobierania biletu. Poprzez wolny pas wjazdowy pojazdami wyposażonymi w urządzenie viaAUTO. Szlaban otwiera się automatycznie, ale wymaga to całkowitego zatrzymania pojazdu, jak wcześniej mówiłem. W przypadku zajęcia wszystkich pasów wjazdowych pojazd uprzywilejowany wjeżdża poszerzonym pasem przejazdowym. Jest to skrajny prawy pas na każdym wjeździe, gdzie są bramki. Szlaban otwierany jest przez operatora z pomieszczenia nadzoru po zaobserwowaniu pojazdu uprzywilejowanego. Poprzez wjazd awaryjny i otwarcie bramy awaryjnej z wykorzystaniem uniwersalnego klucza do bramy awaryjnej, co również wymaga całkowitego zatrzymania pojazdu uprzywilejowanego.

Z powyższego wynika, że sposób przejazdu przez wyżej wymienione miejsca powinien być poddany uzgodnieniom międzyresortowym i uregulowany centralnie. Z punktu widzenia potrzeb ratowniczych wjazd pojazdu służb ratowniczych na autostrady na terenie całego kraju powinien odbywać się za pośrednictwem specjalnego pasa dla pojazdów ponadnormatywnych i uprzywilejowanych, a otwarcie zapory na owym pasie powinno następować w sposób automatyczny, bez konieczności postoju pojazdu i oczekiwania na otwarcie bramki. Rozwiązanie to zapewnia najszybszy i bezproblemowy wjazd na autostradę pojazdów służb ratowniczych i wynika bezpośrednio z § 66 ust. 2 rozporządzenia w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących autostrad płatnych. Uzgodnione zasady poruszania się pojazdów wszystkich podmiotów, w tym służb ratowniczych powinny znaleźć się w planach działań ratowniczych na płatnych odcinkach autostrad. Zmiana przepisów i wprowadzenie obowiązku uzgadniania warunków bezpieczeństwa dla wszystkich dwujezdniowych dróg przyspieszonych, to znaczy klas A, S i GP z pewnością wpłynie korzystnie na stan bezpieczeństwa przez umożliwienie właściwego zaplanowania i przygotowania się służby ratowniczej, w tym Państwowej Straży Pożarnej, do efektywnego prowadzenia działań ratowniczych.

Dużym problemem jest relatywnie częste niedopełnienie obowiązku uzgadniania warunków bezpieczeństwa na etapie projektowania autostrady. Takie niedopełnienia powyższego obowiązku mają również miejsce na etapie rozpoczynania eksploatacji, włączając w to brak uzgodnienia planów działań ratowniczych. Powyższe utrudnia zapewnienie odpowiednich warunków prowadzenia działań ratowniczych. Dodatkowym problemem w zakresie egzekwowania właściwych warunków bezpieczeństwa na autostradach jest fakt, że nie każdy odcinek autostrady budowany jako autostrada płatna w momencie dopuszczenia do użytkowania posiada system poboru opłat. W związku

powyższym do momentu jego powstania i wdrożenia droga jest traktowana jako droga klasy A, niepłatna. Do tego czasu zarządca drogi formalnie nie podlega obowiązkowi uzgodnienia z właściwymi służbami warunków bezpieczeństwa, chociażby takich jak przejazd służb ratowniczych przez bramki poboru opłat. Ponadto warunki bezpieczeństwa powinny zostać uzgodnione z właściwymi służbami przed oddaniem do użytkowania systemu poboru opłat. Analiza zagadnienia wykazała, że zdarzają się przypadki odcinków autostrad płatnych nieposiadające uzgodnionych warunków bezpieczeństwa. Mówiłem o tych dwóch, z tym że są już bliskie uzgodnienia. Uregulowania wymaga też kwestia konieczności przygotowania zarządcy autostrady do działań ratowniczych, zgromadzenia odpowiednich środków, sprzętu, narzędzi, materiałów oraz jasnych ustaleń w zakresie odpowiedzialności za odpady powstałe w związku z prowadzeniem akcji ratowniczej, czyli kto odpowiada za ich zebranie i dostarczenie do likwidacji i utylizacji.

Na podstawie przeprowadzonych wniosków komendant główny Państwowej Straży Pożarnej wystąpił do komendantów wojewódzkich PSP o podjęcie w najbliższym czasie działań mających na celu opracowanie wytycznych do sporządzania planu działań ratowniczych na autostradach płatnych, opracowanie wskazań do uzgadniania warunków bezpieczeństwa na autostradach płatnych. W ramach powyższych działań zamierza się między innymi ustalić jednolity sposób wjazdu oraz odpłatności za korzystanie, za przejazd autostradą, objąć zakresem przedmiotowych ustaleń nie tylko autostrady, ale także drogi ekspresowe, zgłosić propozycję usankcjonowania omawianych ustaleń w ramach Rady do Spraw Autostrad oraz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

Jednocześnie warto poinformować, że w dniu 7 września przedstawiciele Komendy Głównej uczestniczyli w posiedzeniu Rady do Spraw Autostrad, na którym przedstawiono problemy dotyczące planów ratowniczych autostrad płatnych. Myślę, że wiele rzeczy udało się rozwiązać na owym spotkaniu. W związku z powyższym Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w dniu 13 grudnia zorganizowała konferencję z udziałem przedstawicieli służb ratowniczych, Państwowej Straży Pożarnej, Policji, ratownictwa drogowego, na której podjęto prace zmierzające do opracowania ramowego planu działań ratowniczych. W prace zespołu roboczego Generalnej Dyrekcji zostali włączeni przedstawiciele Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej.

To tyle suchych faktów z mojej strony. Myślę, że kwestii prawnych jest jeszcze sporo do uregulowania i muszą one być uregulowane czy to na drodze rozporządzeń, czy to na drodze prac legislacyjnych. Myślę, że na dzisiaj możemy powiedzieć, że wszystkie kwestie sporne w obecnym stanie prawnym, jaki mamy, udało się domówić i nie występują większe nieprawidłowości czy zagrożenia, natomiast stan prawny trzeba dosyć szybko doprowadzić do takiej sytuacji, żeby nie było żadnych wątpliwości ani rozbieżności. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Pani poseł Krystyna Ozga zgłosiła się do zadania pytania. Proszę.

Poseł Krystyna Ozga (PSL):

Może pytanie i podzielę się też ewentualnie swoimi uwagami. Szanowna koleżanko przewodnicząca, szanowni panowie ministrowie, zaproszeni goście, z uwagą zapoznałam się z materiałami na dzisiejsze posiedzenie Komisji, odnośnie do dzisiejszej tematyki, które są bardzo szczegółowe, jak również z uwagą wysłuchałam wszystkich państwa wystąpień, bardzo ciekawych i dobrze przygotowanych. Analizując materiał oraz wystąpienia, należy powiedzieć, że powinniśmy mieć satysfakcję, że w roku 2012 o 15% mniej osób zostało zabitych, o 8% mniej w stosunku do poprzedniego roku w roku 2012 było osób rannych. Trzeba za to podziękować wszystkim służbom, ponieważ są do działania złożone, powiązane. Należy tutaj podziękować służbom mundurowym, jak również samorządom i wszystkim tym instytucjom, które włączają się w to, żeby bezpieczeństwo na drogach było z roku na rok coraz lepsze, ponieważ Polska, jak wiemy, plasuje się na jednym z najgorszych miejsc w sensie jakości, w sensie statystyki. Średnia europejska to 4,8, a polska dziesięć. Mówię o średniej europejskiej w stosunku do Polski. Po prostu o 100% mamy gorszą statystykę. Codziennie ginie 10 osób, aż 10 osób. Codziennie jest

ponad 140 rannych. Myślę, że już zostały podjęte działania. Musimy przeanalizować, co zrobić, żeby sytuacji, w której aż 3500 osób zginęło w 2012 roku nie powielać w roku 2013 i w kolejnych latach.

Patrząc na analizę materiałów, na analizę faktów, mówimy, że rzeczywiście bardzo dużo ginie z uwagi na złe drogi. Kiedy patrzymy w materiał na stronie 4, to widzimy, że najwięcej ofiar śmiertelnych wypadków drogowych odnotowano na drogach krajowych, które stanowią jedynie 5% wszystkich dróg w Polsce. Myślę, że naprawdę jest to do przeanalizowania, do zastanowienia się, ponieważ obciąża się za to infrastrukturę dróg, infrastrukturę drogową. Drogi krajowe mają najlepszą infrastrukturę, może nie najlepszą, ale na pewno lepszą od dróg, załóżmy, wojewódzkich, powiatowych, lokalnych. Stanowią one zaledwie 5%, a na drogach tych ginie najwięcej osób.

Następnie mamy rodzaje wypadków drogowych w pierwszym półroczu 2012 roku. Zderzenie pojazdów w ruchu i najechanie na pieszego są to 564 przypadki zabitych, w pierwszym półroczu 2012 – 456 zabitych. Najechanie na drzewo to 284 zabitych w roku 2011, jest to tylko pierwsze półrocze, w roku 2012 – 232 osoby zabite.

Tutaj odnoszę się do wystąpienia przedmówcy, pana nazwisko...

Zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Andrzej Maciejewski:

Do mnie?

Poseł Krystyna Ozga (PSL):

Tak, tak, pana, który rzeczywiście mówił, że projektowanie, że na etapie projektowania są pewne uciążliwości, jeżeli napotykamy na las, na drzewa przy drogach. Uważam, że drzewa są ważne, ale życie ludzkie nie ma ceny. Myślę, że musimy tutaj podjąć pewne stanowisko, być może i naszej Komisji, odnośnie do podejścia regionalnych dyrekcji ochrony środowiska do tych tematów. Jest ochrona roślin, ochrona zwierząt, ochrona gatunków, ale nie mówi się o ochronie życia ludzkiego. Później przekłada się to na bezpieczeństwo, czy Policja podjęła, załóżmy, bezpieczne działania, czy Państwowa Straż Pożarna jest dobrze przygotowana do likwidacji zdarzeń i inne służby.

Szanowni państwo, chciałabym również powiedzieć o takim fakcie, jak mnogość znaków. Jest to temat dla dyrekcji dróg lokalnych, to znaczy do Generalnej Dyrekcji Dróg. Mnogość znaków, nieczytelne oznakowania, może nie tylko na drogach krajowych, ale na drogach wojewódzkich. Praktycznie jestem posłem od dwudziestu lat, po raz pierwszy posłanką zostałam w 1993 roku, kiedy to właśnie, jak mówiła pani przewodnicząca, pan Bublewicz zginął pod Krynicą Górską. Byłam w tych okolicach. Kiedy znalazłam się w Sejmie, właśnie wtenczas uważałam, że należy podjąć działania systemowe. Byłam pierwszą inicjatorką i założycielką zespołu poselskiego strażaków, który razem z komendą PSP podjął działania w sprawie utworzenia tzw. krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego. Upłynęło dwadzieścia lat, ale mamy naprawdę inną jakość, jeżeli chodzi o system, który jest przygotowany do ratownictwa. Myślę, że i w tym przypadku musimy rozpocząć rozmowy, dyskusje wszystkich służb, również i parlamentu, na temat podjęcia pewnego rozwiązania systemowego, ponieważ nie może tak być, że ciągle Polska, pomimo tego że mamy poprawę stanu dróg, pomimo tego że mamy większą sprawność służb mundurowych, niestety ma tutaj 10%, 8%. Zobaczymy, jakie będzie wahnięcie w roku 2014, kiedy będziemy analizować rok 2012. Jako wicewojewoda łódzki w poprzedniej kadencji cieszyłam się, że jeden rok jest to rok sukcesu, a na drugi rok okazało się, że wszystko poszło w drugą stronę. A więc chodzi po prostu o rozwiązania systemowe.

Myślę, że należy tutaj zwrócić uwagę na komunikację, na edukację komunikacyjną, o czym już mówiliśmy, wielu przedmówców mówiło, również pan reprezentujący Komendę Główną. Rzeczywiście tutaj słowa uznania dla działań Komendy, w ogóle Policji, jeżeli chodzi o edukację młodzieży szkolnej. Patrzę na materiał, w którym jest, że do najistotniejszych obszarów, w których będą prowadzone działania, należy – i są tu wymienione, a na końcu jest edukacja komunikacyjna. Uważam, że chyba trzeba tutaj przeorganizować, być może jest to przypadek, że edukacja komunikacyjna znalazła się na ostatnim miejscu. Uważam, że musi ona być na pierwszym miejscu. Kwestia działań, które są podejmowane w zakresie mandatów, w zakresie walki z alkoholizmem, niestety nie daje nam oczekiwanego efektu.

Kończąc, chciałabym serdecznie podziękować wszystkim państwu, wszystkim instytucjom za sukcesy, za sukces, maleńki sukces, ale jakiś jest w roku 2012, mniej zabitych, mniej rannych. I oby jak najmniej ofiar było w roku 2013. Dziękuję uprzejmie za uwagę.

Przewodnicząca poseł Beata Bublewicz (PO):

Dziękuję, pani poseł, za ten głos. Czy ktoś z państwa, z zaproszonych gości chciałby zadać pytanie, chciałby zabrać głos? Nie widzę.

Proszę państwa, w związku z pracami, które podjął Zespół do spraw Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, zostało przygotowanych 11 zmian legislacyjnych, propozycji zmian legislacyjnych, które w ubiegłym roku w grudniu zostały skierowane do ministra transportu z prośbą o ich zaopiniowanie. W tej chwili czekamy na opinię. Mam nadzieję, że po jej otrzymaniu i akceptacji być może większości z nich, być może wszystkich z tych propozycji będziemy mogli skierować propozycje zmian legislacyjnych do dalszego procedowania. Szczególnie ważna jest dla mnie zmiana dotycząca uprzywilejowania pieszych, o którym wielokrotnie rozmawialiśmy. Cieszę się, że państwo, którzy tutaj siedzicie, a wasze zdanie jest dla mnie bardzo ważne, ponieważ na co dzień zajmujecie się tą dziedziną zawodowo i macie dla tego wiele osobistego oddania, za co dziękuję, jesteście też przekonani do owej zmiany, do jej celowości, ponieważ w Polsce ginie bardzo dużo pieszych. Jest to ponad 1 tys., ponad 1400 w roku 2011. W ubiegłym roku też jest to bardzo duża liczba. W związku z tym, że wskaźnik ciężkości wypadków też jest zastraszający, ponieważ jest to 14 osób zmarłych na 100 rannych, rzeczywiście jest tu ogrom pracy do wykonania.

Jestem pewna, że pracując dalej na rzecz podniesienia bezpieczeństwa ruchu drogowego z zaangażowaniem i z wyłączeniem polityki, ponieważ nadal wierzę, że jest to możliwe i staram się właśnie tak postępować... Wszystkich namawiam i motywuję do tego, żeby nie łączyć polityki z bezpieczeństwem ruchu drogowego, ponieważ wszyscy jesteśmy uczestnikami ruchu drogowego, nasi bliscy, nasi przyjaciele, znajomi i w związku z tym w równym stopniu dotyczy to nas wszystkich. Dlatego wola współpracy, chęć zmian tego, co można zmienić od razu albo w dalszej perspektywie, jest niezwykle ważna. Ważne jest, żeby nie ustawać w owych staraniach i działaniach. Dlatego jeszcze raz wszystkim państwu dziękuję za to, co dotychczas mogliśmy wspólnie wypracować. Proszę o więcej, ponieważ wiele przed nami, tym bardziej że chodzi o najważniejsze kwestie, czyli o zdrowie i życie ludzi.

Dziękuję serdecznie. Zamykam posiedzenie.